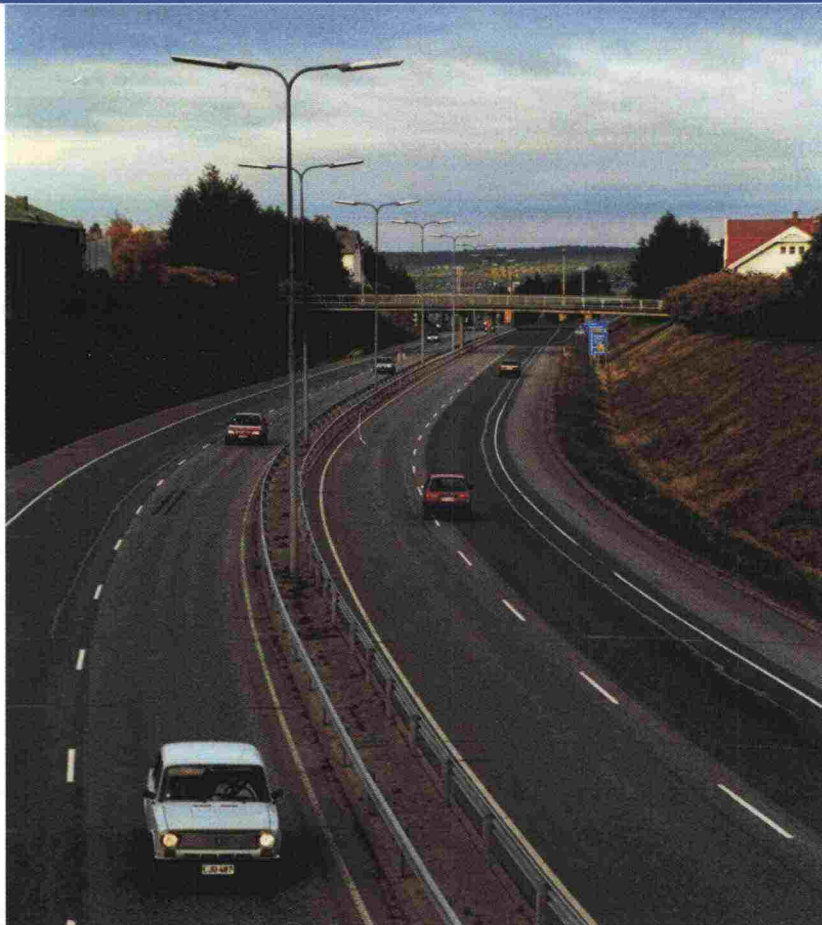


# **Lapin tiepiirin tienpidon suunnitelma 2015**

## **Lyhennelmä**





Kuva Pertti Tuisku

# LAPIN TIEPIIRIN TIENPIDON SUUNNITELMA VUOSILLE 2001 – 2015

## Yleistä

Lapin tiepiirin tienpidon suunnitelma vuosille 2001 – 2015 on pitkän tähtäyksen strateginen suunnitelma (PTS), jossa esitetään tienpidon keskeiset linjaukset ja painotukset seuraaville 15 vuodelle. Laadittu suunnitelma palvelee ensisijaisesti tiepiirin omaa tienpidon ohjaus-toimintaa ja se toimii pohjana tiepiirin vuosit-tain laadittavalle toiminta- ja taloussuunnitel-malle (TTS). Suunnitelma on tarkoitettu myös tiepiirin yhteistyökumppaneille tiedoksi ja niiden omassa työssä tarpeen mukaan huomi-oon otettavaksi. Suunnitelman laadinnassa on otettu huomioon Tielaitoksen "Tienpidon linja-ukset 2015" -suunnitelman periaatteet ja pai-notukset sekä "Lapin liikenne 2020" -suunni-telman ja liikenne- ja viestintäministeriön "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä" -julkaisun tie-liikennettä koskevat linjaukset.

Lapin tiepiirin PTS on valmisteltu työryhmän johdolla, johon tiepiirin omien asiantuntijoiden lisäksi ovat kuuluneet edustajat Tiehallinnon keskushallinnosta, Lapin liitosta, Lapin läänin-hallituksesta ja Lapin ympäristökeskuksesta. Työn aikana järjestettiin yhteistyökumppaneil-le ja sidosryhmille kaksi seminaaria, joissa esi-teltiin työn lähtökohtia, tavoitteita, linjauksia ja suunnitelman sisältöä. Seminaareista saatua palautetta on hyödynnetty suunnitelmassa.

## Suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet

Lähtökohtina suunnitelmaa laadittaessa otettiin huomioon seuraavat keskeisimmät Lapin tiepiirin alueen ja tienpidon erityispiirteet:

- ☐ Lapin tiepiirin alueen väestömäärä vähenee ja keskittyminen kaupunkeihin ja taajamiin jatkuu. Rovaniemen seutu on ainoa seutukunta, jonka väestömäärän ennustetaan kasvavan tulevaisuu-  
dessa.
- ☐ Taajamia on harvassa ja niiden väliset etäisyy-  
det ovat pitkiä.
- ☐ Lapille tärkeitä ja tyypillisiä elinkeinoja ovat mat-  
kailu, metsäteollisuus, kaivostoiminta ja porota-  
lous.
- ☐ Kansainväliset liikenneyhteydet ovat Lapin kehi-  
tykselle elintärkeitä.
- ☐ Päälystetyllä tieverkolla on pintakuntopuutteita  
noin 900 km:llä eli noin 15 %:lla päälystetystä  
tiepituudesta.
- ☐ Kelirikkorajoitusten pituus Lapin tiepiirissä on vii-  
me vuosina ollut noin 650 km/vuosi.
- ☐ Moottorikelkkailulla on Lapissa suuri ja edelleen  
kasvava merkitys.

**Tienpitoa koskevat tavoitteet** on laadittu seu-  
raavien osa-alueiden osalta:

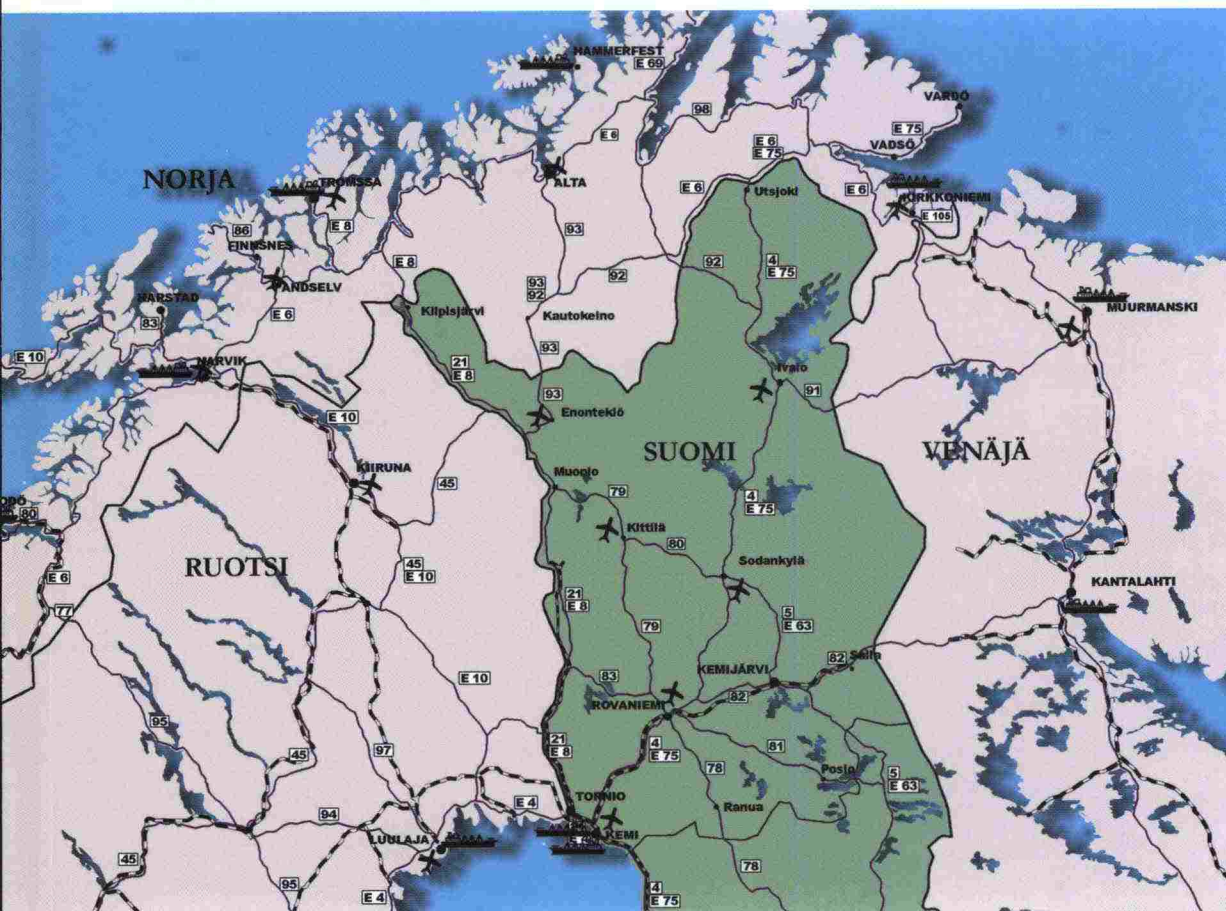
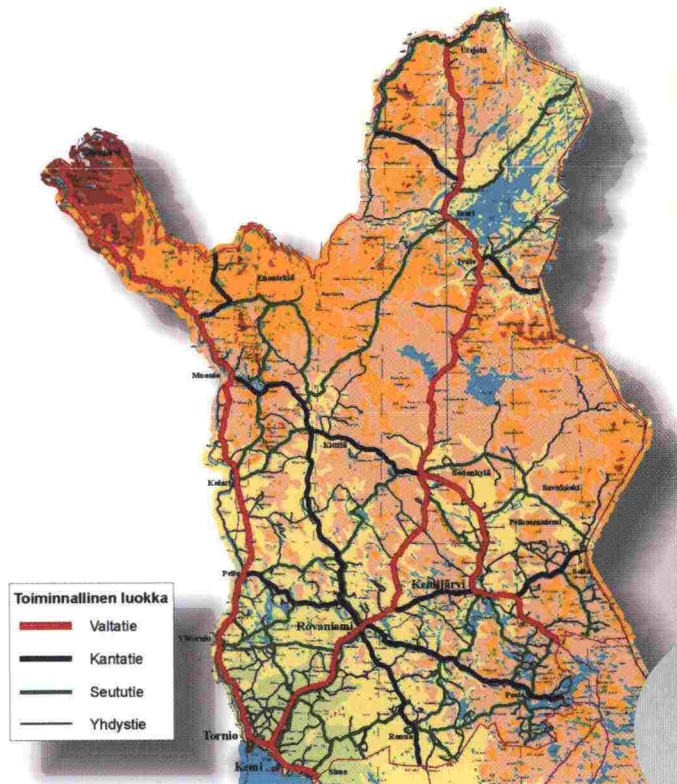
- ☐ yhteiskuntataloudellisuus,
- ☐ elinkeinoelämän toimintaedellytykset,
- ☐ alueellinen tasa-arvo,
- ☐ sosiaalinen tasa-arvo,
- ☐ liikenneturvallisuus ja
- ☐ ympäristö.



**Tienpidon osa-alueiden tavoitteista merkityksellisimmiksi** arvioitiin seuraavat yhteiskunnallisesti tärkeät tavoitteet, joiden toteuttamiseen Lapin tiepiirillä on erittäin suuret mahdollisuudet vaikuttaa:

- ☐ Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden osalta merkityksellisintä on, että tienpidon toimet toteutetaan mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti ja, että tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan koko tiepiirin alueella ympäri vuoden.
- ☐ Elinkeinoelämän toimintaedellytysten osalta on merkityksellisintä, että tarjotaan toimivat ja turvalliset päätieyhteydet sekä toimivat ja turvalliset yhteydet terminaaleihin.
- ☐ Alueellisen tasa-arvon osalta on merkityksellisintä, että alemman tieverkon hoito ja kunto pidetään maaseutualueilla sellaisina, että alueiden väestön päivittäiset työ-, koulu-, ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkat henkilöautolla tai joukkoliikenteellä ovat mahdollisia.
- ☐ Liikenneturvallisuuden osalta on merkityksellisintä, että taajamien liikenneympäristöä parannetaan ja kevyen liikenteen väylähankkeiden toteuttamista ohjataan "Lapin tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys" -työssä laadittua toimenpiteiden kiireellisyyden arviointimenetelmää hyödyntäen.
- ☐ Ympäristön osalta on merkityksellisintä, että arvokkaille luonto- ja kulttuurialueille uusia väyliä rakennetaan vain aivan erityisistä syistä.

### Nykyinen Lapin tiepiirin tieverkko.



**Lapin kehityksen kannalta yhteydet naapurimaihin ovat erityisen tärkeitä.**



# Suunnitelman pääkohdat

Lapin tiepiirin tienpidon toimintalinjat vuosille 2001 – 2015 on muodostettu kahden vaihtoehdon yhdistelmänä painottaen yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten osalta vaihtoehtoa 1 ja alueellisen tasa-arvon, sosiaalisen tasa-arvon, liikenneturvallisuuden ja ympäristön osalta vaihtoehtoa 2. Vaihtoehdossa 1 painotettiin elinkeinoelämän kannalta tärkeitä tavoitteita, joita olivat päätieyhteydet, kuljetusten ja matkailun tarpeiden turvaaminen sekä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen. Vaihtoeh-

dossa 2 painotettiin taajamien kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja ympäristöä.

Lapin tiepiirin tienpidon vuotuinen rahoitustaso suunnitelmassa vuosina 2001 – 2015 on 327 Mmk/vuosi, joka on noin 11 % vuoden 1999 rahoitustasoa pienempi. Kustannustaso on vuoden 1999 taso (maarakennuskustannusindeksi 106,3). Esitetty rahoituskehys sisältää mahdollisen EU-avustuksen ja työllisyysrahan. Tienpidon rahoituksen jakautuminen tuoteryhmittäin vuosille 2001 – 2015 on esitetty alla olevassa taulukossa.

Tienpidon osa-alue	Kustannukset vuonna 1999		Suunnitelman mukainen keskimääräinen rahoitus vuosina 2001-2015			Muutos vuoden 1999 rahoitukseen	Rahoitus-tarve	
	Mmk	%	Mmk/v	milj.€/v	%		Mmk/v	2000 Mmk
<b>1. Hoito</b>	<b>100,2</b>	<b>27</b>	<b>107,7</b>	<b>18,11</b>	<b>33</b>	<b>7,5</b>	<b>110,6</b>	<b>105,1</b>
-talvihoito	56,9	15	60,0	10,09	18	3,1	61,9	59,6
-liikenneympäristön hoito	20,9	6	22,5	3,78	7	1,6	22,6	22,2
-sorateiden hoito	14,8	4	16,3	2,74	5	1,5	17,5	15,5
-lossi- ja lauttaliikenteen hoito								
-rakenteiden ja laitteiden hoito	7,6	2	8,9	1,50	3	1,3	8,6	7,8
<b>2. Ylläpito ja korvausinvestoinnit</b>	<b>69,7</b>	<b>19</b>	<b>75,3</b>	<b>12,66</b>	<b>23</b>	<b>5,6</b>	<b>92,1</b>	<b>68,2</b>
-päälysteiden ylläpito	20,5	6	23,0	3,87	7	2,5	30,5	31,5
-rakenteiden ja laitteiden ylläpito	8,4	2	8,4	1,41	3		9,0	9,9
-sorateiden runkokelirikkokorjaukset	2,2	1	1,4	0,24	0,4	-0,8	1,4	1,7
-kuntosyistä tehtävä sillan peruskorjaus tai uusiminen	0,3	0,1	3,5	0,59	1	3,2	5,0	2,8
-päälylstetyn tien rakenteiden parantaminen ja vahvistaminen	38,3	10	39	6,56	12	0,7	46,3	22,3
<b>3. Laajennus- ja uusinvestoinnit</b>	<b>151,1</b>	<b>41</b>	<b>102,3</b>	<b>17,21</b>	<b>31</b>	<b>-48,8</b>	<b>170,3</b>	<b>153,1</b>
<b>Perustienpito</b>	<b>59,6</b>	<b>16</b>	<b>45,2</b>	<b>7,60</b>	<b>14</b>	<b>-14,4</b>	<b>96,3</b>	<b>72,2</b>
-laajennusinvestoinnit	41,4	11	39,7	6,68	12	-1,7	87,5	58,1
-uusinvestoinnit	18,2	5	5,5	0,93	2	-12,7	8,8	14,1
<b>Tieverkon kehittäminen</b>	<b>91,5</b>	<b>25</b>	<b>57,1</b>	<b>9,60</b>	<b>17</b>	<b>-34,4</b>	<b>74,0</b>	<b>80,9</b>
-laajennusinvestoinnit			41,6	7,00	13	41,6	58,5	
-uusinvestoinnit	91,5	25	15,5	2,61	5	-76,0	15,5	80,9
<b>4. Suunnittelu</b>	<b>12,8</b>	<b>3</b>	<b>7,0</b>	<b>1,18</b>	<b>2</b>	<b>-5,8</b>	<b>7,5</b>	<b>12,8</b>
<b>5. Liikenteen hallinta</b>	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>	<b>0,22</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>
<b>6. Maa-alueiden hankinta</b>	<b>6,4</b>	<b>2</b>	<b>7,0</b>	<b>1,18</b>	<b>2</b>	<b>0,6</b>	<b>7,0</b>	<b>6,7</b>
<b>7. Tiehallinto</b>	<b>28,3</b>	<b>8</b>	<b>26,5</b>	<b>4,46</b>	<b>8</b>	<b>-1,8</b>	<b>26,5</b>	<b>29,1</b>
<b>Tienpito yhteensä</b>	<b>370</b>	<b>100</b>	<b>327</b>	<b>55,0</b>	<b>100</b>	<b>-43</b>	<b>416</b>	<b>376</b>



# Suunnitelman kuvaus tuoteryhmittäin

## Hoito

Teiden päivittäisellä hoidolla ja ylläpidolla varmistetaan tieverkon liikennekelpoisuus koko piirin alueella ympäri vuoden. Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus luo perusedellytykset elinkeinoelämälle, asumiselle ja muulle yhteiskunnalliselle toiminnalle.

Talvihoidon taso säilyy pääosin nykyisenä. Päätiellä talvihoidon tasoa pyritään nostamaan tilanteen mukaisella hoidolla eli täsmähoidolla, joka ajoitetaan juhlapyhiin ja liikenteen kannalta vilkkaisiin loma-aikoihin. Täsmähoitoa lisätään ennen kaikkea alemmalla tieverkolla, jossa sillä parannetaan säännöllisen linja-autoliikenteen, koululais- ja maitokuljetusten, puu- ja turvekuljetusten sekä sesonkiajan matkailuliikenteen toimintaedellytyksiä. Täsmähoidossa oleellista on hoidon oikea ajoitus. Vähäliikenteisellä tieverkolla tarjotaan kuitenkin sellainen talvihoidon taso, että se mahdollistaa väestön normaalin liikkumisen sekä sujuvat ja turvalliset asiointi- ja työmatkat.

Liikenneympäristön hoito säilyy pääosin nykyisellä tasolla. Tie- ja levähdysalueiden puhtaanapitoa ja siisteyttä parannetaan hieman. Etenkin taajamien läheisyydessä pysäköimis- ja levähdysalueiden jätehuollossa yhteistyötä kuntien kanssa lisätään. Sorateiden kuntotasoa parannetaan lyhentämällä nykyistä sorastuskiertoa (10 vuotta) kolmella vuodella.

## Ylläpito ja korvausinvestoinnit

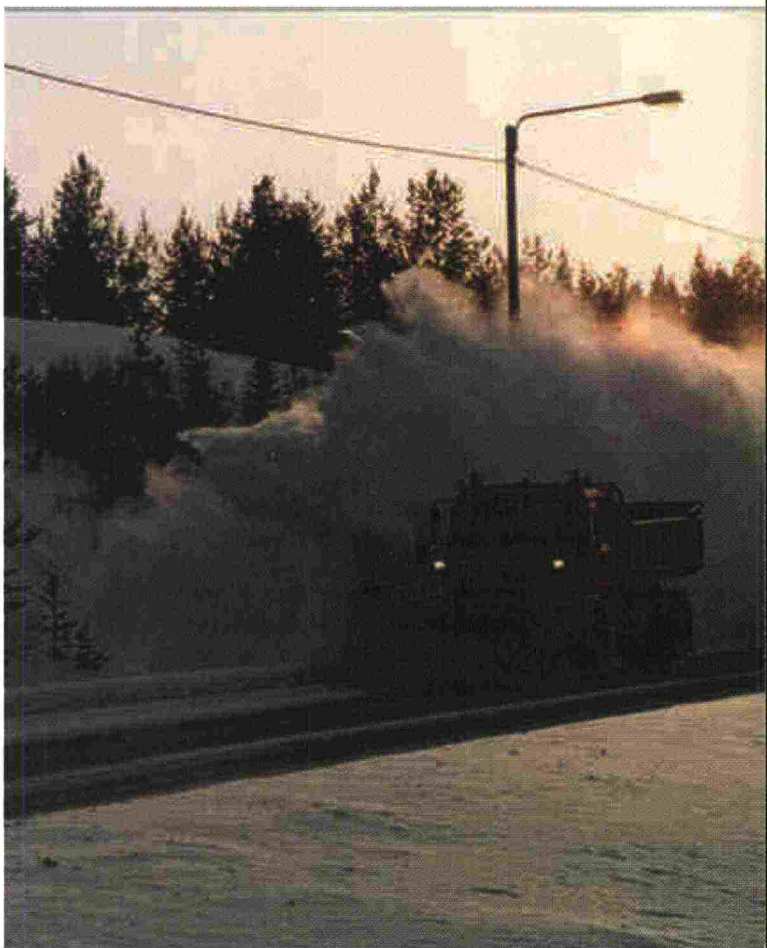
Ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla säilytetään tien käyttökelpoisuus ja rakenteellinen kunto.

Suunnitelmakaudella pintakuntopuutteet vilkasliikenteisillä pääteillä korjataan. Sirotepintauksia (SOP) ei enää Lapin tiepiirin alueella tehdä. Huonokuntoiset SOP-pintaukset korvataan yleensä PAB-V -päälysteellä (emulsiosora), jos tien rakenteellinen kunto on hyvä. Muutoin tie muutetaan soratieksi. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä kasvaa hieman.



Levähdys- ja pysäköintialueita kehitetään erityisesti raskaan liikenteen ja matkailun kannalta tärkeillä alueilla. Näiden alueiden rakenteet ja laitteet korjataan liikuntarajoitteisille soveltuviksi. Myös tiedottomista liikuntarajoitteisille levähdys- ja pysäköintialueiden palveluista parannetaan.

Korvausinvestoinneilla korjataan kantavuuspuutteita ensisijaisesti vilkkailla pääteillä ja kuljetusten suosimilla reiteillä. Vaikeimpaan sorateiden runkokelirikkoluokkaan kuuluvat tieosat (luokka A) korjataan. Lisäksi kantavan kerroksen parantamista vaativien runkokelirikkokohteiden (luokka B) määrä puolitetaan ja vähiten päivittäistä liikennettä haittaavan runkokelirikon (luokka C) määrä vähennetään kolmasosaan nykyisestä. Siltojen peruskorjauksia ja uusimisia lisätään. Samoin lisätään hieman huonokuntoisten kevyen liikenteen väylien korjauksia.





## Laajennus- ja uusinvestoinnit

Laajennusinvestoinnit (L) kohdistuvat pääosin nykyiselle tieverkolle. Uusinvestoinneilla (U) luodaan uusia tieyhteyksiä.

Laajennus- ja uusinvestoinnit jakautuvat tieluokittain, alueittain ja toimenpiteittäin seuraavasti:

### Tieluokittain:

- runkoverkko 65 %
- muut päätiet 10 %
- muut tiet 25 %

### Alueittain:

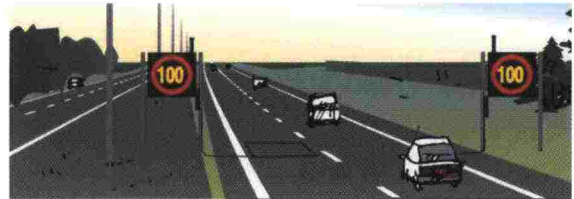
- haja-asutusalueet 45 %
- Rovaniemi ja Kemi–Tornio 43 %
- muut kaupungit ja taajamat 8 %
- matkailukeskukset 4 %

### Toimenpiteittäin:

- toisen ajoradan rakentaminen 21 %
- tien leventäminen ja mahdollinen rakenteen parantaminen 20 %
- MO/MOL rakentaminen 15 %
- tien suuntauksen parantaminen 13 %
- taajamajärjestelyt 9 %
- muut 22 %

## Liikenteen hallinta

Rovaniemen ja Kemin kohdalla otetaan käyttöön muuttuvat nopeusrajoitukset ja tiedotustaulut sekä rakennetaan tieinfopisteiden verkko. Sää- ja keliinformaatiota lisätään. Erikoiskuljetusten ohjausta tehostetaan. Tutkitaan mahdollisuudet hyödyntää automaattisia nopeudenvälvontajärjestelmiä.

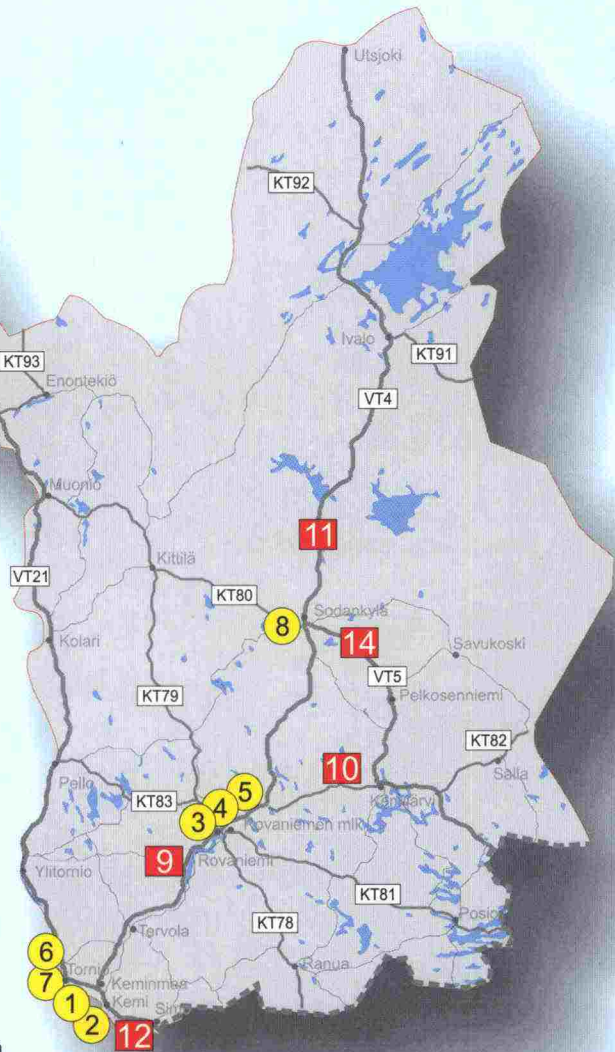


## Kustannuksiltaan suurimmat kaupunkiseutujen ja taajamien investoinnit ovat:

1. vt 4, Kemi – Tornion moottoritien rakentamisen loppurahoitus (U), 132,5 Mmk
2. vt 4, Kemin kohta, MOL ja toisen Ajoradan rakentaminen (L/U), 193 Mmk
3. vt 4, Rovaniemen kohta, toisen ajoradan rakentaminen (L), 161 Mmk
4. vt 4, Saarenkylä – Lentokentän liittymä, toisen ajoradan rakentaminen (L), 60 Mmk
5. vt 4, Lentokentän liittymä – Vikajärvi, tien suuntauksen parantaminen (L), 20 Mmk
6. vt 21, Tornio – Karunki, ohituskaistojen rakentaminen (L), 20 Mmk
7. Tornio, Rajalla – På gränsen, tieverkon kehittäminen, 40 Mmk
8. Sodankylä, 30 Mmk PTS-kaudella 2001 – 2015

## Kustannuksiltaan suurimmat haja-asutusalueiden investoinnit ovat:

9. Vt 4, Koivu – Rovaniemi, tien suuntauksen parantaminen (L), 80 Mmk
10. kt 82, Kalliosalmi – Kemijärvi, tien suuntauksen parantaminen (L), 50 Mmk
11. vt 4, Peurasuvanto, tien suuntauksen parantaminen (L), 15 Mmk
12. vt 4, Oulu – Kemi, ohituskaistojen rakentaminen (L), 20 Mmk
13. vt 21, Palojoensuu – Kilpisjärvi, tien leventäminen ja rakenteen parantaminen (L), 100 Mmk
14. vt 5, Sodankylä – Kairala, tien leventäminen ja rakenteen parantaminen (L), 37 Mmk





# Suunnitelman vaikutukset

**Tienpidon yhteiskuntataloudellinen tehokkuus** säilyy nykyisellään. Avoimen kilpailun myötä tienpidon tehokkuus ja taloudellisuus paranevat hieman. Tieverkon kunto ja liikennekelpoisuus säilyvät nykytasolla, vaikka tiestön pääoma-arvon arvioidaan pienenevän. Yhdistetyt kuljetukset ja matkaketjut kokonaisuutena toimivat kuten nykyään.

**Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä** edistäviiin tavoitteisiin toimintalinjalla on kokonaisuudessaan positiivinen vaikutus. Tarkastelukaudella tehtävillä toimenpiteillä parannetaan päätieyhteyksiä ja yhteyksiä terminaaleihin. Rovaniemen ja Kemi-Tornion seuduille kohdistetaan investointeja, joilla vastataan näiden alueiden elinkeinoelämän tarpeisiin.

Toimintalinjalla tuetaan myös matkailuelinkeinoon ja kansainvälistymiseen liittyviä tavoitteita. Kuljetuksia ei kuitenkaan pystytä kaikilla keli- ja kulkuvälineillä turvaamaan. Taajamajärjestelyt parantavat osaltaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

**Alueelliseen tasa-arvoon** pyritään vaikuttamaan tienpidolla niin, että mahdollistetaan päivittäinen liikkuminen koko Lapin tiepiirin alueella. Suunnitelman toimenpiteiden seurauksena liikkumismahdollisuudet kaupunki- ja taajama-alueilla paranevat ja haja-asutusalueilla huononevat.

Suunnitelman toimintalinja edistää runkoverkon ja pääteiden vaikutusalueiden sekä taajamien ja matkailukeskusten alueiden käytön kehittymistä. Sen sijaan haja-asutusalueiden alempiasteisten teiden vaikutusalueiden alueiden käyttöä toimintalinja ei edistä.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että alueellinen tasa-arvo heikkenee.

**Sosiaalinen tasa-arvo** ei tienpidon vaikutuksesta muutu. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet ja niiden erot eri alueilla pysyvät ennallaan. Joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä pyritään edistämään sikäli kun se tienpidon toimin on mahdollista.

**Liikenneturvallisuus** Lapin tiepiirin alueella paranee, vaikka liikennekuolemien vähentämistä koskevaa tavoitetta ei saavuteta. Kuitenkin sekä liikennekuolemien että suistumis- ja kohtaamisonnettomuudet määrät vähenevät. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee. Matkailukeskusten alueella toteutetaan myös turvallisuutta ja imagoa parantavia toimenpiteitä. Vuoteen 2008 mennessä jokaisessa Lapin läänin kunnassa on voimassa oleva kunta- tai seutukunta-kohtainen liikenneturvallisuussuunnitelma.

**Ympäristön tila** ei PTS-kaudella kokonaisuutena juurikaan muutu. Taajamajärjestelyiden vuoksi ympäristöolosuhteet taajamissa paranevat huomattavasti. Toisaalta hiilidioksidipäästöt kaupunkialueilla kasvavat. Arvokkaille luonto- ja kulttuurialueille tehdään joitain investointeja. Pohjavesisuojaus tehdään lähinnä muiden hankkeiden yhteydessä. Melusuojaus tehdään pääasiassa suurimpien investointien yhteydessä.

## Liikkumisolosuhteet sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila vuonna 2015

Henkilö- ja tavaraliikenteen olosuhteet säilyvät kaupungeissa, taajamissa ja matkailukeskuksissa nykyisellään. Haja-asutusalueiden runkoteillä olosuhteet paranevat, muilla pääteillä säilyvät nykyisellään ja muilla teillä huononevat.

Joukkoliikenteen olosuhteet paranevat haja-asutusalueiden runkoverkon teillä. Muualla olosuhteet säilyvät nykyisellään.





Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla.

Liikenneturvallisuus on parantunut muualla paitsi haja-asutusalueiden alempiasteisella tieverkolla, jossa siinä ei tapahdu oleellisia muutoksia nykytilanteeseen verrattuna.



Kaupunkien ja taajamien liikenneympäristön tila on parantunut taajamajärjestelyjen ansiosta. Meluhaitat ovat kuitenkin lisääntyneet, samoin hiilidioksidipäästöt etenkin kaupungeissa. Runkoverkon suuret investoinnit ja matkailualueiden liikenteen kasvusta johtuvat toimenpiteet ovat aiheuttaneet muutoksia ympäristöön.



## Liikkumisolosuhteet vuonna 2015 nykytilanteeseen verrattuna Lapin tiepiirin alueella

	Rovaniemi ja Kemi–Tornio	Muut kaupungit ja taajamat	Matkailu-keskukset	Haja-asutusalue		
				Runkoverkon tiet	Muut päätiät	Muut tiet
<b>Henkilöauto-liikenne</b> 	0 Ha-liikenteen olosuhteet säilyvät suurin piirtein nykyisellään. Liikenteen kasvu on voimakkainta näillä kaupunkiseuduilla.	0 Ha-liikenteen olosuhteet säilyvät suurin piirtein nykyisellään. Liikenteen sujuvuus on edelleen hyvä.	0 Ha-liikenteen olosuhteet pysyvät ennallaan. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ovat hyvät.	↑ Ha-liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat, sillä hoidossa ylläpidossa ja investoinneissa on panostettu runkoverkon teihin.	0 Muilla pääteillä olosuhteet säilyvät nykyisen kaltaisena. Noin puolet tarpeessa esitetyistä investoinneista on tehty.	↓ Ha-liikenteen olosuhteet huononevat hieman, sillä parantamistoimenpiteitä tarpeeseen nähden tehdään hyvin vähän.
<b>Tavara-liikenne</b> 	0 Tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus pysyvät suurin piirtein nykyisellään. Kemi – Tornio – välillä sujuvuus paranee.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet säilyvät suunnilleen ennallaan taajamajärjestelyistä johtuen.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet säilyvät suunnilleen ennallaan.	↑ Tavaraliikenteen olosuhteet paranevat teiden leventämisen, liittymäjärjestelyjen ja ohituskaistojen rakentamisen myötä.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet eivät muutu merkittävästi. Hoidolla, ylläpidolla ja erällä parantamistoimenpiteillä säilytetään nykyinen taso.	↓ Tavaraliikenteen olosuhteet heikkenevät hieman huolimatta täsmähoidosta ja -korjauksista, koska tarpeeseen nähden investointeja tehdään liian vähän.
<b>Joukko-liikenne</b> 	0 Joukkoliikenteen olosuhteissa tapahtuu tienpidon toimin vain pieniä parannuksia.	0 Joukkoliikenteen olosuhteissa ei taajamissa tapahdu suuria muutoksia. Pysäkkijärjestelyt parantavat hiukan toimintaedellytyksiä.	0 Joukkoliikenteen olosuhteissa ei makailukeskusten alueella tapahdu suuria muutoksia.	↑ Joukkoliikenne runkoverkolla sujuu paremmin pysäkkijärjestelyjen, teiden leventämisen ja ohituskaistojen ansiosta.	0 Joukkoliikenteen olosuhteet eivät muutu pääteillä juurikaan muutu. Pysäkkijärjestelyt ja joidenkin teiden leventäminen parantavat hieman toimintaedellytyksiä.	0 Joukkoliikenteen olosuhteet pysyvät suurin piirtein nykyisellään täsmähoidon ja -korjausten avulla. Vuoromäärät laskevat harvaan asutuilla alueilla.
<b>Jalankulku ja pyöräily</b> 	↑ Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan lisää kaupunkiseutujen läheisyyteen. Verkosto on kattavampi ja yhtenäisempi. Liikkumisen turvallisuus paranee.	↑ Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan lisää ja taajamia saneerataan. Verkosto on kattavampi ja yhtenäisempi. Liikkumisen turvallisuus paranee.	↑ Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan lisää. Verkoston kattavuus paranee. Hiihtäjien ja moottorikelkkailijoiden tarpeet on huomioitu investointeja tehtäessä. Liikkumisen turvallisuus paranee.	↑ Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan lisää asutuksen ja palvelujen yhteyteen. Turvallisuus paranee.	↑ Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan lisää asutuksen ja palvelujen yhteyteen. Turvallisuus paranee.	↑ Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan lisää kyllien ja palvelupisteiden kohdille.

## Liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila vuonna 2015 nykytilanteeseen verrattuna Lapin tiepiirin alueella

	Rovaniemi ja Kemi–Tornio	Muut kaupungit ja taajamat	Matkailu-keskukset	Haja-asutusalue		
				Runkoverkon tiet	Muut päätiät	Muut tiet
<b>Liikenne-turvallisuus</b> 	↑ Aktiivisesti toteutettavan liikenneturvallisuustyön ja fyysisten toimenpiteiden vuoksi liikenneturvallisuus paranee hieman.	↑ Vuoteen 2008 mennessä kaikissa kunnissa tai seutukunnissa on liikenneturvallisuussuunnitelma. Liikenneturvallisuus on parantunut.	↑ Matkailukeskusten liikenneturvallisuus ja imago ovat parantuneet.	↑ Liikenneturvallisuus paranee, sillä hoidossa ylläpidossa ja investoinneissa on panostettu runkoverkon teihin.	↑ Muilla pääteillä olosuhteet liikenneturvallisuuden kannalta paranevat.	0 Liikenneturvallisuudessa ei tapahdu oleellisia muutoksia nykytilanteeseen verrattuna liikenneturvallisuutta parantavien vähäisten investointien vuoksi.
<b>Ympäristö</b> 	0 Meluhait ja hiilidioksidipäästöt kasvavat hieman. Taajamajärjestelyjen vuoksi kaupunkirakenne ja -kuva paranevat. Ympäristöolosuhteet pysyvät ennallaan.	↑ Meluhait ja hiilidioksidipäästöt kasvavat hieman. Taajamajärjestelyjen vuoksi kaupunki- ja taajamarakenne ja -kuva paranevat. Ympäristöolosuhteet kokonaisuutena paranevat hieman.	↓ Matkailukeskusten muutamat investoinnit toteutetaan ympäristön vaatimukset huomioiden. Matkailun kasvun myötä väliiset ympäristöhaitat lisääntyvät. Ympäristöolosuhteet matkailukeskusten alueella huononevat hieman.	↓ Meluhait ja hiilidioksidipäästöt kasvavat hieman. Lisäksi runkoverkolla tehdään maisemaa muokkaavia suuria investointeja. Ympäristöolosuhteet kärsivät hieman.	0 Liikenteen kasvun vuoksi hiilidioksidipäästöt kasvavat hieman. Suuria maisemaa muokkaavia investointeja ei juuri tehdä. Ympäristöolosuhteet säilyvät nykyisellään.	0 Suuria maisemaa muokkaavia investointeja ei juuri tehdä. Ympäristöolosuhteet säilyvät suurin piirtein ennallaan.



↑ Liikkumisolosuhteet paranevat

0 Liikkumisolosuhteissa ei merkittävää muutosta

↓ Liikkumisolosuhteet huononevat

### Lisätietoja:

TIEHALLINTO  
Lapin tiepiiri  
PL 194  
Hallituskatu 1-3  
96101 ROVANIEMI

Tiejohtaja Tapani Pöyry, puh. 0204 22 3400  
Suunnittelupäällikkö Erkki Vuontisjärvi, puh. 0204 22 3600